

INDRUKKEN

na een verlof

Na een afwezigheid van negen maanden vallen bij terugkomst in Batavia belangrijke veranderingen te constateeren. Speciaal in ons bedrijf is veel veranderd en verbeterd. Hoewel wij natuurlijk nog lang zoo ver niet zijn als wij zouden wenschen, is het toch duidelijk dat belangrijke verbeteringen zijn bereikt.

Welk een verschil tusschen de bedrijvigheid op onze werkplaatsen te Tandjong Priok nu en de stille verlatenheid van die gebouwen een jaar geleden.

Welk een genoegen om de oude K.P.M.-kade in de eerste binnenhaven weer in vol bedrijf te zien.

Alle diensten functionneeren weer en, zij het dan ook soms nog ietwat gebrekkig, aan alle aanvragen wordt zoo goed mogelijk voldaan en de zaak loopt, de schepen worden geholpen en zij varen op tijd.

De lijndiensten, die thans sedert eenigen tijd onderhouden worden, betekenen eveneens een belangrijke stap vooruit.

Maar naast deze goede dingen mogen wij de oogen niet sluiten voor alles wat er nog aan ontbreekt. De capaciteit van onze werkplaatsen is nog niet groot. De omlooptijd van de schepen is, als gevolg van de langzame expeditie in de havens, nog veel te lang. Er is overal tekort aan goed en geschoold personeel, er valt in alle opzichten nog veel te verbeteren.

Maar wij moeten de vooruitgang van ons bedrijf niet op korten termijn bezien. Wanneer wij constateeren dat tusschen nu en een jaar geleden een belangrijk verschil bestaat, dan is er reden om aan te nemen dat, als wij weer een jaar verder zijn, ten opzichte van de huidige toestand opnieuw vorderingen te hespeuren zullen vallen.

Hopenlijk zal in het tekort aan personeel dan zijn voorzien. Misschien zal in het zeer moeilijke behuizingsvraagstuk dan eenige verbetering zijn gebracht (welk een goed werk wordt er in dit verband in ons Logeergebouw op

Molenvliet gedaan!) Mogelijk zal de koelievoorziening verbeterd kunnen worden.

Wellicht zal er goed en geschoold Indonesisch personeel beschikbaar zijn om onze schepen mede te bemannen.

Wat een wenschen, welke nog vervuld moeten worden en waarvan de vervulling ons momenteel nog zoo onbereikbaar schijnt!

Maar omgekeerd ook, welk een prikkel om door te gaan, om vol te houden, tegen alle moeilijkheden in. Daar schuilt een bevrediging in, er is voor ons ieder een taak weggelegd, die wij met vasthoudendheid ten uitvoer moeten brengen.

En nu de vraag die velen zullen stellen: hoe was het in Holland?

Op deze vraag kan geen eenvoudig antwoord gegeven worden. Daarvoor zijn de toestanden te gecompliceerd.

Wij weten allen dat Holland niet meer het oude Holland van vroeger is. Maar in vele opzichten is er toch veel goeds, en dan bedoel ik niet: als men maar een goed onderdak kan vinden, of, als men maar rond kan komen, neen, ik zou willen zeggen: als men, niettegenstaande de vele moeilijkheden, het goede en prettige maar weet te zien.

En dan zou ik in het algemeen aan hen die naar Holland gaan aanraden: zoek het buiten, niet in de groote steden, maar ergens op de Veluwe of in den Achterhoek of Groningen en Friesland, waar alles toch wel veel gemakkelijker is dan in steden als Amsterdam of den Haag.

Holland is duur en de arbeidsprestaties zijn nog niet hoog. Naast groote ijver van enkelingen staat een bepaalde werkschuheid van de groote massa. Eenerzijds wordt het geld gemakkelijk verdiend en dan ook in ruime mate uitgegeven, anderzijds zijn er velen die van heele kleine inkomens moeten rondkomen en juist zij, die zien hoe gemakkelijk door anderen geld verdiend wordt en zelf slechts over minimale geldmiddelen beschikken, vinden daarin reden tot ontevredenheid.

Toch wordt er veel gedaan en veel geholpen. De instelling „Holland helpt Indië” doet wat zij kan. De évacués uit Indië ondervinden veel sympathie. Voor onze menschen doet het Amsterdamkantoor alles wat mogelijk is. Op de jaarvergadering van Oud-K.P.M.-employés trof mij het groote gevoel van medeleven met alles wat in Indië gebeurd is en nog gebeuren gaat.

Maar dan de politiek! Holland is weer verdeeld in zich zelf en de moeilijkheid is dat daarin geen verbetering kan komen. Het publiek leest zijn partijblad, waarin met groote overtuiging een bepaalde meening wordt aangekondigd en op die manier krijgt men de argumenten van de tegenpartij niet onder de oogen. Het gevolg is dat over de groote gebeurtenissen men een — over het algemeen zeer simplistische — overtuiging heeft, meestal zeer fel en met volkomen negeering van hetgeen door de tegenpartij terzake wordt aangevoerd.

Toch is er, als gevolg van velerlei gebeurtenissen, een groote belangstelling voor alles wat Indië betreft ontstaan. De kranten geven meer berichten dan vroeger en vooral nu de gewone Nederlandsche jongen als soldaat naar Indië gaat, is er vanzelfsprekend alleen daardoor reeds veel grootere belangstelling ontstaan. De brieven, die door de familiebetrekkingen ontvangen worden, zijn hierbij ongetwijfeld van grooten invloed. Zij worden gelezen en herlezen en gaan rond bij vrienden en kennissen.

Deze nieuwe belangstelling voor Indië is een verheugend teken. Niet alleen wij, die Indië kennen, maar het geheele volk moet er van doordrongen zijn dat er voor ons een taak is te vervullen, dat het opgeven van deze taak nu voor Indonesië een ramp zou zijn, dat onze hulp hier noodig is en tevens, dat als gevolg van de uitvoering van die taak duizenden van onze jonge menschen een werkkring hier kunnen vinden, jonge menschen die zonder dat in het toch reeds zoo overbevolkte Holland zouden blijven hangen.

Zonder die mogelijkheid zou het er voor de toekomst slecht uitzien, want Holland is overbevolkt en de kansen om aan den slag te gaan zijn gering. Er is armoede in Holland, ook al wordt die armoede voor een oppervlakkige toeschouwer momenteel nog bedekt door een mantel van schijn-welvaart.

En dan de vooruitzichten voor de scheepvaart. Er wordt gevaren en de gages zijn goed. Momenteel nog, maar wat zal de toekomst brengen? Het is algemeen bekend dat er een groot surplus aan tonnage boven de wereldmarkt hangt. Niettemin wordt momenteel nog tegen topvrachten gevaren. Dit betekent echter nog geenszins dat groote winsten worden gemaakt. De kosten in de havens zijn abnormaal gestegen, de loonen, de reparatiekosten bedragen veelvouden van hetgeen vóór den oorlog werd betaald. Een terugslag in de vrachtenmarkt zou de scheepvaart zeer spoedig in een moeilijke positie kunnen brengen.

Het eenige wat wij hiertegen kunnen doen is ons voorbereiden op deze komende tijden. Wat ons bedrijf betreft moeten wij het zoeken in een effectieve en tegelijk zuinige exploitatie. Dit betekent dus het trekken van het maximum profijt uit de beschikbare scheepsruimte. Dit houdt direct in dat wij niet kunnen terugkeeren tot een dienstregeling, welke zóó volmaakt is als mogelijk, doch tegelijk zóó ruim dat de schepen op vele trajecten slechts gedeeltelijk beladen zijn. Er zal een evenwicht moeten worden gevonden tusschen eenerzijds een dienstregeling-systeem waarin op bevredigende wijze voldaan wordt aan de behoefte aan regelmatige verbindingen, en anderzijds een systeem van extra vaart, waarmede het meest economisch profijt van de schepen gemaakt kan worden.

Wij zullen moeten geven een goede service, uitstekende zorg besteden aan de lading en al het mogelijke doen om onze passagiers tevreden te doen zijn. Dit laatste houdt niet in dat wij tot vooroorlogsche luxe zullen terugkeeren; ik geloof ook niet dat de passagiers dit vragen. Wel verlangen zij — en daarvoor kunnen wij zorgen — dat er aandacht aan hen wordt besteed, dat zij voelen dat zij aan boord welkom zijn en dat wij allen ons best doen dat zij zich aan boord „thuis” zullen gevoelen.

Duidelijk is dat dit alles alleen bereikt kan worden als ieder doordrongen is van het verlangen om aan den wederopbouw van ons bedrijf mee te werken. Offers worden gevraagd en gebracht. Bevrediging zal men vaak alleen kunnen vinden in de gedachte dat men — ook al wordt het niet direct

opgemerkt — tòch zijn steentje tot dezen wederopbouw heeft bijgedragen.

Ik zou willen eindigen met te constateeren: het is alsof wij tesamen een steile heuvel beklimmen; wij zijn thans halverwege en de top schijnt nog haast onbereikbaar, maar elke volgende bocht in den weg zal ons verder naar boven brengen. Als wij alleen waren, zouden wij misschien aarzelen of den moed verliezen om verder te gaan. Maar als wij steunen op elkaar en omzien naar hen die precies denzelfden weg volgen en mogelijk het moeilijker hebben dan wij, en tòch volhouden, dan zullen wij daarin de kracht vinden om door te zetten en tesamen zullen wij ons doel bereiken.

Ik ben er zeker van dat het de moeite waard is om te probeeren.

— D. H. DE JONG.

ONDER ONS- met de Redactie

DE UITLAAT EEN MAANDBLAD!

Een belangrijke gebeurtenis in het leven van „De Uitlaat” is niet onopgemerkt voorbijgegaan, want tientallen lezers vroegen ons in de afgelopen weken, waar toch „De Uitlaat” bleef. De Redactie kreeg zelfs allerlei opmerkingen te hooren als: „Waarom komen jullie niet op tijd uit?” en: „Kan de Redactie de kolommen niet meer vullen?” Kortom, men heeft vrijwel onmiddellijk gemerkt, dat er iets loos was.

Inderdaad, er is iets loos: „De Uitlaat” is een maandblad geworden, omdat er voor de twee redacteuren teveel tijd ging zitten in het verzorgen van ons huis-orgaan. Met de krappe personeelsbezetting op het Hoofdkantoor is het niet meer mogelijk om een halven dag te besteden aan Uitlaat-werk.

De Hoofdredeur is nu voor een volle dagtaak bij den Nautischen Dienst ingeschakeld en ook het werk op de Afdeling Secretarie is dusdanig toegenomen, dat de tweede Redacteur maar weinig tijd aan „De Uitlaat” kan geven. Ergo, wij moesten of kleiner uitkomen of met minder nummers; tot dit laatste werd besloten en daarom zult U in den vervolge maar één nummer per maand ontvangen.

Wij hopen echter, dat de belangstelling van onze lezers niet zal ver-

minderen en dat wij het peil van ons blad kunnen opvoeren tot iets goeds en iets dat meer lezenswaard is dan het de laatste maanden is geweest. Wij hopen wat meer artikelen van blijvende waarde te kunnen geven, meer foto's, betere papiersoort en misschien nog wat meer interessante bijlagen. Wij hopen, dat deze wenschen vervuld kunnen worden en dat men niet zal denken, dat deze schrede naar een maandblad een blijvende achteruitgang zal beteekenen.

Om U van het tegendeel te overtuigen, brengen wij U met dit nummer de lang verwachte ranglijsten van ons Varend Personeel en een alphabetische opgave van het Walpersoneel. Voorts een nieuwe dienstregeling en... omdat wij al veel copie hadden klaar liggen voor de nummers 4, 5 en 6, hebben wij „De Uitlaat” ditmaal op 16 pagina's kunnen brengen zonder onze papiertoewijzing te overschrijden.

Zoo is dan lezers, Uw Voorlichtingsorgaan vanaf dit nummer een maandblad geworden. Jammer? Ja en neen. Het kon echter niet anders en daarin moeten wij berusten.

EEN VERZOEK AAN GEPENSIO-NEERDE GEZAGVOERDERS.

Verscheidene malen bereikte ons het verzoek om plaatsruimte beschikbaar te stellen voor hen die gaarne nautische

Dit is no. 4 - tweede jaargang van

DE UITLAAT

Voorlichtings- en Verbindingsorgaan voor het personeel van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Mij.

Overname uit den inhoud van dit blad is slechts geoorloofd met bronvermelding.

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseeren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”,
p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

Oplaat: 3000 exemplaren.



Het m.s. „De Eerens” even ná de tewaterlating op 18 Januari 1947.

Foto: Fotobureau C. Kramer.

instrumenten willen overnemen van Gezagvoerders en Stuurlieden die de dienst der Paketvaart hebben verlaten en de kijkers en sextanten dus niet meer noodig hebben.

„De Uitlaat” zal gaarne hiertoe de schakel vormen.

Indien eigenaren hun instrumenten van de hand willen doen en aan de Redactie de gegevens, alsmede de prijs verstrekken, zullen wij gaarne een lijstje opnemen, zoodat de verbinding tusschen eigenaar en nieuwen koper tot stand wordt gebracht.

MEDEWERKING.

Onze oproep heeft een groot succes gehad en werkelijk, van alle kanten komen suggesties en bijdragen binnenrollen: de een al beter dan de andere. Het is verblijdend; in alle opzichten heeft de Heer St. dus gelijk gehad toen hij schreef „en probeert de Redactie niet wijs te maken, dat Ge niet kunt schrijven”, want zonder uitzondering zijn deze stukjes zeer lezenswaardig en zijn er

verschillende nieuwe ideeën in naar voren gebracht.

Maar lezers, één zwaluw brengt nog geen zomer en alhoewel wij op den goeden weg zijn, willen wij er op aandringen om Uw bijdragen te blijven

inzenden. Alleen dan kan „De Uitlaat” een succes worden en U allen geven wat U van het blad verwacht. Intusschen zijn wij U dankbaar voor Uwe medewerking en hopen op nog veel meer.

De nieuwe loonbasis voor het europeesch nautisch en technisch varende personeel.

Reeds eenige malen hebben wij melding gemaakt van besprekingen, welke werden gevoerd tusschen de Directies van de K. P. M. en de J. C. J. L. en de vertegenwoordigers van de bij deze Maatschappijen in dienst zijnde Gezagvoerders, Stuurlieden en Werktuigkundigen.

Op 20 Februari jl. vond de laatste zitting plaats en wij kunnen tot ons genoegen hier mededeelen, dat de besprekingen, welke in een aangenamen geest zijn gehouden en die een vlot verloop hadden, tot algeheele overeenstemming hebben geleid. Een nieuw gageschema treedt op 1 Maart 1947 in werking en

de nieuwe arbeidstijden- en overwerkregeling zal per 1 April a.s. worden ingevoerd.

T.z.t. zullen nieuwe onderhandelingen worden geopend inzake de invoering en het ontwerpen van een collectieve arbeidsovereenkomst en daarmede verband houdende aangelegenheden.

De bijeenkomsten werden geleid door Drs. L. Speelman, hoofd van het Kantoor voor Scheepvaartzaken van het Departement E. Z. Als hoofd van de Werknemersdelegatie trad op de Heer C. W. van Driel, Secretaris van de C. K. O. Nederland.

PROMOTIES.

Tot ons genoegen wij hierbij de volgende bevorderingen per 1 Januari 1947 bekendmaken.

Walpersoneel.

Bevorderd van Adjunct Chef tot Dienstchef:

Th. W. Ferguson;

Van Hoofd-Employé tot Adjunct Chef:

L. W. Poppe,

H. M. C. Cordesius,

R. P. Schönherr,

Ch. J. B. Oudsteijn,

Ir. J. A. M. Gooszen;

Van Employé tot Hoofd Employé:

E. M. Cordesius,

B. J. Surquin,

H. K. Helder,

A. A. Monti,

L. J. Wijbenga,

P. Lorie,

H. H. Th. v. Lennep,

G. Degens,

N. W. Winter,

G. van der Sande,

H. W. de Wolf,

L. Th. Marcar,

F. H. Zeijdel,

W. Ch. M. Julsing,

H. H. Hulsmann,

G. J. Grendel,

H. E. van Lingen,

J. H. Klein,

J. C. van Noordenne,

L. Pronk,

A. W. Breet,

J. R. G. Neesen,

W. A. J. Noordhoek Hegt,

A. M. F. Meertens,

G. A. Steketee,

Ir. J. Fasse;

Van Beambte tot Employé:

F. R. C. S. Deetman,

G. F. da Costa,

D. J. Kim,

W. F. Schijffer,

C. L. J. v. Hartrop,

G. A. v. Driem,

L. A. v. Dongen,

R. Hoogeveen,

F. A. J. van Tilborg,

F. E. Samson,

J. M. Klein,

C. W. Kroon;

Van Beambte tot Baas-B:

W. A. Hamel.

Nautisch Varend Personeel.

Bevorderd van 1en Stuurman tot Gezagvoerder:

A. Witteveen,

G. P. Bosman,

W. J. B. van Gruisen,

C. O. H. Hindriks,

P. C. de Groot,

J. W. Uilenberg,

H. J. Steenbergen;

Van 2en tot 1en Stuurman:

W. M. Houwing,

Ch. J. C. Poelman,

B. A. Wilbrink,

G. H. ten Hoope,

W. Vader Mzn.,

J. Klijn,

L. Rademaker;

Van 3en tot 2en Stuurman:

H. Boorsma,

Ad. de Best,

D. D. Minnema,

F. W. Bismeyer,

P. A. J. v. d. Bergh,

J. Bloemink,

H. G. de Feyter,

D. J. Albrecht,

B. Tijmstra,

G. W. Zwarts;

Van 4en tot 3en Stuurman:

D. Brouwer,

J. Poppe,

J. H. W. Voigt,

D. J. Smit,

M. A. Nederkoorn,

J. Elshout,

J. C. Schouw.,

J. Bollen,

Th. A. J. Ziedses des Planten,

F. de Koning,

F. Krayer,

J. A. J. Piët,

J. Ch. Beynon,

L. J. Willems,

W. Janssen.

Technisch Varend Personeel.

Bevorderd van 2en tot Hoofdwerktuigkundige:

C. F. van Rosmalen,

L. J. P. Jaspers,

F. A. Meertens,

J. A. Walrave,

G. Remijn,

P. P. A. Groenewegen,

D. H. van der Bunt;

Van 3en tot 2en Werktuigkundige:

P. J. M. van den Berg,

D. Hartman,

M. Berrevoets,

F. A. Resner,

B. J. Wessendorp,

F. Nak,

R. Keizer;

Van 4en tot 3en Werktuigkundige:

A. L. Goossens,

E. de Wolff,

D. C. Claus,

O. G. Loth,

R. Th. Nijvenheim,

H. J. Wijtenburg,

L. W. Bense,

B. B. Liem,

L. F. Noll,

N. T. Hellinga;

Van 5en tot 4en Werktuigkundige:

Ch. M. A. Post,

J. J. van Leeuwen,

J. Bogaard,

H. R. E. Hofkamp,

J. C. S. van Bijsterveld,

S. M. Mica,

G. H. Edixhoven,

H. W. van Tuijl,

P. Severijn,

N. Stijve,

H. Emans,

C. Reichwein,

J. W. Rijpkema,

R. Jonker.

VERBETERING WEDUWE- EN WEEZENPENSIOENEN VAN ACTIEF DIENENDEN.

Bij circulaire voor het geheele personeel No. 5/47 werd bekend gemaakt, dat het Bestuur van de Stichting „Pensioenfonds der N. V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij” besloten heeft voor hen, die na 31 December 1946 nog in dienst zijn der Maatschappij en deelnemers zijn in het Pensioenfonds, de maxima van de weduwepensioenen te verhoogen en de weezenpensioenen te verbeteren.

Vanzelfsprekend zal een bekendmaking volgen van de wijzigingen in het Pensioenreglement, doch vooruitlopend hierop kunnen wij alvast mededeelen, dat de maximum grondslag voor weduwepensioenen (Deelnemers-A) van f 1.200.— op f 1.560.— is gebracht. De maximum grondslag voor 1, 2, 3, 4 en 5 weezen uit één gezin (eveneens Deelnemer-A) werd gebracht van f 225.—, f 400.—, f 550.—, f 675.— en f 750.— op resp. f 495.—, f 880.—, f 1.210.—, f 1.485.— en f 1.650.—.

Hoewel tot dusverre geen onderscheid gemaakt werd tusschen halve en volle weezen, bedraagt de pensioen-grondslag voor volle weezen thans 155% van dien voor halve weezen.

Voor Deelnemers-B is de maximum grondslag voor weduwepensioenen van f 1.440.— op f 1.800.— gebracht, terwijl de maximum grondslag voor de weezen van f 270.—, f 480.—, f 660.—, f 810.— en f 900.— respectievelijk werd verhoogd tot f 540.—, f 960.—, f 1.320.—, f 1.620.— en f 1.800.—. Voor volle weezen bedraagt de pensioengrondslag 150% van dien voor halve weezen. De leeftijdsgrens voor weezen werd van 18 op 21 jaar gebracht.

Voorts worden in de circulaire nog enkele andere wijzigingen en verduidelijkingen vermeld, waarop wij niet nader zullen ingaan. Wel willen wij tot slot nog vermelden, dat voor oorlogsweduwen en -weezen een afzonderlijke regeling werd getroffen, waarmede betrokkenen individueel in kennis zullen worden gesteld.

VERHOOGING VAN PENSIOENEN EN ONDERSTANDEN OVER 1946

Blijkens Mededeeling voor H. H. Agenten No. 6/47 ddo, 30 Januari 1947, heeft de Raad van Bestuur in Nederland besloten de betaling van de pensioenen en onderstanden over het afgeloopen jaar te verhoogen als hieronder is aangegeven. Hoewel een nieuwe regeling in bewerking is en deze met terugwerkende kracht tot 1 Januari 1947 geldig zal worden verklaard, zullen op de uitbetalingen van pensioenen en onderstanden voor dit jaar (dus 1947),

voorloopig dezelfde bepalingen geldig zijn als voor 1946.

Hieronder volgen de voornaamste punten:

1. Op de pensioenen wordt een toeslag gegeven, welke wordt bepaald op *minimum* twee maanden (basis) pensioen.
2. Indien de toeslagen over 1946 nog niet, of slechts gedeeltelijk zijn uitbetaald, zal nadere verrekening over de geheele periode (op basis sub 1) plaats vinden.
3. Iemand, die in 1946 werd gepensionneerd, krijgt een pro-rata uitkeering op basis van twee maanden.
4. Over de extra twee maanden is overgangsbetaling verschuldigd.

DE MACHINISTEN-EXAMENS IN NEDERLAND.

De Rijksc commissie voor Machinisten-examens in Nederland verzoekt ons belanghebbenden attent te maken op het feit, dat het enkele malen is voorgekomen, dat aanvragen voor een diploma werden ingediend zonder dat de aanvrager voldoende dienst- of werktijd behaald had. Deze aanvragen werden dan ook teruggezonden.

Teneinde dit te voorkomen, raden wij belanghebbenden aan om alleen aanvragen in te dienen, indien voldoende dienst- of werktijd behaald is. Mogen wij hen nog eens herinneren aan het hoofdartikel van „De Uitlaat” No. 35?

INDONESISCHE CURSUS.

Het Hoofd van den Administratieven Dienst van het Departement van Economische Zaken te Batavia zond ons een circulaire waarin de aandacht wordt gevestigd op het groote belang van kennis der Indonesische taal.

De circulaire zegt o.m.:

„...dat de kennis dezer taal in de toekomst hier te lande zoo al niet een vereischte, dan toch van groot belang zal zijn voor een goede uitoefening van den dienst”.

Omdat grondige kennis van deze taal zeer belangrijk zal zijn, heeft het Departement een drie tal cursussen in het leven geroepen, welke gratis gevolgd kunnen worden en waarvoor de navolgende indeeling werd gemaakt:

Cursus A (meergevorderden) door Hr. ANAF: Woensdag 1630-1730 Vrijdag 1630-1730

Cursus B (eenigszins gevorderden) door Hr. JOHANNES: Dinsdag 1530-1630 Donderdag 1630-1730

Cursus C (beginners) door Hr. JOHANNES: Dinsdag 1630-1730 Donderdag 1530-1630.

Voor de door den Heer JOHANNES te geven lessen zal worden gebruik gemaakt van de hierna te noemen leerboeken, welke in beperkt aantal kunnen worden aangeschaft bij het Departement van Onderwijs en Eeredienst.

1. Spraakkunst en taaleigen van het Maleisch, deel I, door J. Kats (gestencilde uitgave ad f 3.— per ex);

2. Tjahaja I, door J. Hulzen, prijs f 0.45;

3. Matahari Terbit, deel I, door J. Lamein, prijs f 0.65;

4. Paladjaran Bahasa Malajoe, deel II, prijs onbekend.

Zij, die in Batavia geplaatst zijn en deze cursussen gaarne willen volgen, kunnen zich in verbinding stellen met den Chef van onze Afdeeling Personeele Zaken.

VOOR RESERVE- EN DIENST-PLICHTIGEN.

De Commandant der Zeemacht in Nederlandsch-Indië verzoekt ons het volgende te willen bekendmaken:

1. a. 1. Het reserve- en dienstplichtig personeel der Zeemacht voor zoover niet vallend onder b, dat zich niet vóór 1 December 1946 terugmeldde bij de Koninklijke Marine, wordt beschouwd als met ingang van 1 Maart 1942 te zijn ontheven van den werklijken dienst c.q. met groot verlof te zijn gezonden;
2. Het in overeenkomstige omstandigheden verkeerende beroepspersoneel der Zeemacht wordt, evenals het personeel dat naar aanleiding van het onderzoek vanwege C. O. G. niet geschikt wordt geacht voor definitief herstel in actieven dienst, vanaf 1 Maart 1942 tot het tijdstip waarop het na 1 September 1945 weder wordt — of werd — tewerkgesteld bij de Koninklijke Marine uit inkomsten gevoerd.
- b. 1. Het onder a 1 bedoelde reserve- en dienstplichtig personeel dat kan aantoonen dat melding vóór 1 December 1946 tengevolge van overmacht niet mogelijk was, behoudt, evenals het reserve- en dienstplichtig personeel ten aanzien van wie op grond van inlichtingen van naaste familiebetrekkingen of van later bekend wordende feiten overmacht overtuigend blijkt, de status welke het op 1 Maart 1942 bezat.
2. Het in overeenkomstige omstandigheden verkeerende beroepspersoneel blijft in inkom-

sten en behoudt aanspraak op achterstallige bezoldiging sinds 1 Maart 1942.

3. Het militaire personeel der Zeemacht, dat bij de capitulatie van Nederlandsch-Indië h.t.l. achterbleef en zich blijkens de naar aanleiding van het onderzoek vanwege de C. O. G. door den CZMNI genomen beslissing schuldig maakte aan collaboratie en/of desertie, verliest de aanspraak op achterstallige bezoldiging vanaf 1 Maart 1942.

- c. Gevallen waarin deze regeling niet voorziet, zullen afzonderlijk in beschouwing worden genomen.
2. Onafhankelijk van het vorenstaande blijft het personeel der Koninklijke Marine voor zoover dit niet in werklijken dienst is, verplicht om, indien zulks nog niet geschiedde, ten spoedigste schriftelijk aan het Departement der Marine te Batavia op te geven:

- a. Naam en voornamen,
- b. Stamboeknummer,
- c. Kwaliteit,
- d. Huidige verblijfplaats,
- e. — Burger — beroep c.q. functie en eventuele latere adreswijzigingen telkenmale mede te deelen.

Tusschen 2 ()

Is Uw eerste jaargang van „De Uitlaat” compleet?

Is U wel in het bezit van alle 38 nummers?

Zoo niet, dan kunt U de ontbrekende Uitlaten bij ons aanvragen.

Wij beschikken nog over honderden Amsterdamsche herdrukken, nl.

Nos. 1 t/m 5 in een Januari-nr.,
„ 6 „ 9 „ „ Februari-nr.,
„ 10 „ 13 „ „ Maart-nr.,
„ 14 „ 18 „ „ April-nr.,
„ 19 „ 25 „ „ Mei/Juni-nr.

Voorts nog enkele tientallen exemplaren van nos. 26 t/m 38 (origineele Indische uitgave).

Aanvragen *schriftelijk* te richten aan de Redactie, Sluisbrugplein 1, Batavia-C.

De OPEN *Knalpot*

Ziekenzorg aan boord:

Nu men bij de K.P.M. allerwege hard aan den wederopbouw werkt, lijkt het mij nuttig om de aandacht eens te vragen voor het bovenstaande onderwerp. Immers, de ziekenzorg aan boord onzer schepen, waarmede ik hier doel op de kleinere schepen welke geen gediplomeerd geneesheer medevaren, is voor ons allen en voor de Maatschappij van het grootste belang.

Zooals wij weten is de behandeling van zieken op de kleinere schepen der K.P.M. opgedragen aan den Hoofd-werktuigkundige. Het zou natuurlijk evengoed aan één der andere scheeps-officiëren toegewezen kunnen zijn, zooals wij dat vaak bij andere maatschappijen zien, doch dat doet hier minder terzake. Hoofdzaak is en blijft voor de passagiers en opvarenden dat de persoon welke met de ziekenzorg aan boord belast is, deze taak, als leek, zoo goed mogelijk zal verrichten. En hiermede ben ik aangeland bij het teere punt, wat ik hieronder eens nader wil bespreken.

Laat ik beginnen met vast te stellen dat de groep Hoofd-werktuigkundigen der K.P.M. in den loop der jaren zich uitstekend gewoerd heeft inzake het doktertje spelen aan boord en dat zij dezen tak van dienst, waarin zij feitelijk leek zijn en welke geheel buiten hun eigen technisch vak ligt, heel aardig onder de knie hebben. De één doet het weliswaar met meer lust en gevoel dan de ander, maar dat komt overal voor. Het is niet iedereen gegeven om met genoeg een etterende wond, of iets van dien aard, schoon te peuteren. Daar kunnen de doktoren van meespreken. Het is echter bij het beroep inbegrepen en iemand met voldoende plichtopvatting zal dan ook steeds zijn uiterste best doen om zijn medemenschen zoo goed mogelijk te helpen.

Tot zoover over de moreele zijde van, laten we maar zeggen, het „vak”. Dat is dus, althans wat mij betreft, volkomen in orde.

Bekijken wij nu echter eens de vak-kundige zijde van het geval, dan blijkt daar nog wel iets aan te haperen. Want van eenigerlei opleiding voor dit soort werk is bij mijn weten nimmer sprake geweest. Men werd op een gegeven oogenblik als Hoofd-W.T.K. op een schip geplaatst en was dan meteen automatisch belast met het behandelen der zieken en gewonden. Of men wel ooit eens een verbandje had leeren aan-

leggen, werd niet gevraagd. Men werd doodleuk beschouwd als iemand die dat allemaal wel kon. Er is weliswaar een medische handleiding (de z.g.n. „papier-dokter”) aan boord, doch daar kan men in een spoedgeval niet eerst even in gaan studeeren. De patient zou dan intusschen net aan verbloeding gestorven kunnen zijn.

Men voelt dat zoiets op den langen duur toch niet in den haak is. Een Hoofd-W.T.K. is wel niet wettelijk aansprakelijk voor de door hem aan boord uitgeoefende „geneeskunde”, maar als mensch wil men toch in ieder geval zijn medemenschen zoo goed mogelijk trachten te helpen.

Kijken wij nu eens naar den toestand aan den wal, dan zien wij dat daar ieder persoon die als ziekenverpleger of verpleegster wil optreden allereerst een grondige opleiding daarvoor moet ondergaan, waarna men een examen moet afleggen voor een diploma als zoodanig. Eerst dan mag men als verpleger optreden. En dan heeft men daar altijd nog doktoren bij de hand, die op elk gewenscht moment kunnen ingrijpen. Meestal werken de verplegers en verpleegsters zelfs uitsluitend onder doktoren, in hospitalen, enz. Wat dat betreft zouden wij aan boord onzer schepen, waar doktoren onbereikbaar zijn, zeer zeker de best onderlegde verplegers moeten hebben. Dit is echter helaas niet het geval.

Enkele Hoofd-W.T.K.en, waaronder schrijver dezes, hebben destijds in hun verlof een privé-cursus in verbandleer en E.H.B.O. gevolgd en daarvoor een diploma behaald, doch dit staat buiten K.P.M.-verband en was ook nimmer verplicht gesteld. Men deed dit geheel uit vrijen wil en liefhebberij.

Men zal mij nu vragen waar ik feitelijk heen wil? En of ik wellicht van onze Hoofd-W.T.K.en halve doktoren wensch te maken? Mijn antwoord daarop is: neen! Ik weet evengoed als elke arts dat halve doktoren vaak meer ongelukken maken als een volslagen leek.

Toch is hier dunkt mij nog een gulden middenweg te vinden en wel in den vorm van een opleiding in ziekenbehandeling, voor alle a.s. Hoofd-W.T.K.en. Ik heb mijzelf altijd afgevraagd waarom de K.P.M. een dergelijke cursus niet vastknoopte aan de studie-periode voor het diploma B. Dat lijkt mij de meest geschikte gelegenheid. Immers dan zijn de kandidaten toch voor een tijdsduur van 3 à 4 maanden aan den

wal en enkele uren per week voor verbandleer, ziekenbehandeling en kennis van medicijnen, zullen best gemist kunnen worden.

Een dergelijke cursus, onder leiding van een door den Directeur-Genesheer der K.P.M. aan te wijzen arts, zou zeer zeker aan te bevelen zijn. Voeg daarbij een goede en duidelijke handleiding en een flink gevulde medicijnkast met de noodige instrumenten voor noodgevallen aan boord en het vertrouwen van passagiers en opvarenden onzer kleine schepen in de ziekenbehandeling zal heel wat stijgen.

Er heeft mij eens een dokter, die als passagier meereisde en onze medicijnkast zag, gezegd: „Ik begrijp niet dat jullie met al die medicijnen niet meer ongelukken maken”. Op mijn vraag wat hij dan wel zou doen als hij Directeur-Genesheer der K. P. M. was, antwoordde hij dat hij dan minstens de helft er van zou weghalen. Ik kon het tot mijn spijt met dezen esculaap niet eens zijn, hoe goed of zijn bedoelingen misschien ook waren. Integendeel, de ervaring op dit terrein heeft mij doen inzien dat wij nog steeds veel te kort schieten in dit „vak”. Vooral op het gebied der verloskunde, dient nog beter onderricht gegeven te worden. Men denke hier vooral niet te lichtvaardig over, daar de praktijk mij geleerd heeft hoe nuttig en noodig de elementaire kennis daarvan voor ons is. Ik zou dit met vele voorbeelden uit mijn eigen diensttijd als Hoofd-W.T.K. kunnen staven.

Wil de K. P. M. in de toekomst het vrouwen van het reizend publiek op de kleinere archipel-schepen, welke zonder doktoren varen, volkomen behouden, dan dient mijns inziens ook het onderwerp „ziekenbehandeling aan boord” terdege onder de loupe genomen te worden.

— TEN HAAF.

NASCHRIFT.

Uit de wet op de Zeevaart diploma's van October 1937 blijkt, dat er wettelijk bij het af te leggen examen als assistent-werktuigkundige en voor diploma A als scheepswerktuigkundige vereischt wordt:

„Eenige vaardigheid in het verlenen van eerste hulp bij ongevallen aan de hand van de in de Schepenwet voor Zeeschepen in de groote handelsvaart voorgeschreven handleiding.”

Een cursus wordt dus 2 maal gegeven.

Ik zal echter trachten uitgebreide herhalingscursussen, facultatief, in te doen schakelen bij de studie voor diploma B en C.

— F. Weijnen.

Nog zeven overlevenden van de „Sibigo” terecht?

In het midden van de vorige maand wandelde een Indonesiër bij de Afdeeling Equipage te Batavia binnen. Aan zijn houding, kleeding en optreden was te merken, dat hij tot ons oude, onvolprezen I.V.P. behoorde, dat door het gesloten zijn van Grisee helaas nog maar in kleine aantallen voor onze vloot beschikbaar komt.

„Ik wil weer bij de K.P.M. werken,” waren zijn eerste woorden.

„Dat kan,” antwoordde de klerk. „Als wat? Heb je al eerder dienst gedaan bij de Maatschappij?”

„Saja, Toe’an.”

„Op welk schip het laatst?”

„Op de „Sibigo!”

„Was dat jouw laatste schip?”

„Saja, Toe’an.”

De klerk krabt zich achter het oor. Hij herinnert zich nog heel goed, dat de „Sibigo” in Maart 1945 van een Noord-Australische haven was uitgevaren en in de Coral Sea in een cycloon was terecht gekomen, tengevolge waarvan het schip is gezonken met een groot verlies aan menschenlevens. Slechts de 2de Stuurman Lerou, een Australische radiotelegrafist, drie Australische gunners met 8 leden van de Javaansche bemanning werden gered en de anderen moesten als vermist worden opgegeven, niettegenstaande nog wekenlang naar hen werd gezocht. Heel Australië had met deze ramp meegeleefd.....

Dit alles kwam hem weer helder voor den geest en het was dan ook geen wonder, dat Matsaleh een minuut later voor de schrijftafel van den Heer van Noordenne zat en daar zijn relaas begon:

„Toen het schip tegen donker worden in de golven verdween, dreef ik hulpeloos in zee rond. Door het slechte weer en de hoge zee die er stond, had de bemanning de booten niet goed te water kunnen krijgen en waren wij dus aangewezen op de vloten en andere voorwerpen, die bij den ondergang van het schip waren blijven drijven. Ik was zoo goed en zoo kwaad als het ging naar een ledige drum gezwommen en hield mij met Kasmanie daaraan vast. Later klauterde één van ons op de drum, terwijl de andere in het water bleef om deze rechtstandig te houden en zoo losten we elkaar om beurten af”.

„Nadat wij ongeveer zes uren in het water hadden gelegen, zagen wij een klein visscherscheepje met twee mannen er in, die ons dadelijk aan boord namen. Gelukkig gingen wij naar ’t land, waar wij eten en kleden van de

Australiërs ontvingen en voor de eerste twee weken een prettig leventje leidden. Toen moesten we gaan werken.”

„Wat voor werk moesten jullie doen?”

„Koeien verzorgen en melken, tuinieren. Kasmanie beviel het heel best, hij is getrouwd met een Australisch meisje en verdient als boer £6. à £8. in de week; Kiatoen is getrouwd met een Javaansche en die willen daar niet meer weg.”

„Wacht even, Matsaleh,” interrumpeerde van Noordenne. „Je zei net, dat jullie met z’n tweeën waren op die drum en nu hoor ik al drie namen van je!”

„Ja meneer, er is nog een laadbord van het schip met vijf man erop aangespoeld bij Mackay.”

„Wat zeg je???”

„Ja meneer, vijf man zaten erop.”

„Met hen gebeurde hetzelfde. Na veertien dagen moesten zij ook werken en wij hebben het daar zeer naar onzen zin gehad, totdat de politie kwam en wij meenam naar Brisbane. Ik werd op een Engelsch schip gezet, dat naar Singapore voer en ons daar afzette. Daarna gingen wij naar Batavia. Ik zit hier nu alweer 14 maanden, heb dan eens hier en dan eens daar gewerkt, maar dit begint mij te vervelen, zoodat ik nu graag weer wil varen.”

Met groote verbazing had van Noordenne het relaas van Matsaleh aangehoord. Er was werkelijk iets bijzonders gebeurd, haast een mysterie. Wekenlang hadden schepen en vliegtuigen naar overlevenden gezocht, alle walstations waren gewaarschuwd en de couranten

hadden ook vol gestaan over deze scheepsramp. En toch was niemand komen opdagen, terwijl er nog 7 overlevenden waren, die ergens in Noord-Queensland „boer” waren geworden. Toch moet geloof gehecht worden aan het verhaal van Matsaleh, want hij herinnerde zich vrijwel alle namen. Ook de bijzonderheden van het verloren gaan van de „Sibigo” klopten alle precies met het officieele rapport.

Maar toch blijven er nog onbeantwoorde vragen over. Wat deed het visscherscheepje met de twee Australiërs zoover buiten de kust, vrijwel bij het centrum van den cycloon, terwijl toch moet worden aangenomen, dat deze menschen met de plaatselijke weersomstandigheden op de hoogte waren? En waarom ging hun notedopje niet ten onder en de zooveel grotere „Sibigo” wel? Waarom hebben de zoekende schepen en vliegtuigen wel het kleine vlot gezien en niet het tienmaal grotere laadbord? En waarom hielden de Queenslander boeren hun lippen zoo stijf op elkaar en meldten zij niets van het redden der schipbreukelingen? Alleen op deze laatste vraag is een antwoord mogelijk. In de landbouw- en veeteeltbedrijven was er een ontstellend tekort aan arbeidskrachten en de Javanen uit Grisee, landbouwers van huis uit, maar ook buitengewoon geschikt voor de behandeling van vee, waren welkome aanvullingen op de boerderijen.

Toch blijft de redding nog een mysterie, dat wel niet eerder opgelost zal worden, voordat er een grondig onderzoek ter plaatse wordt ingesteld.

DE NOORSCHES KOOPVAARDIJ.

Als alle nieuwbouw en bestellingen worden medegerekend, dan zal Noorwegen binnenkort practisch haar vooroorlogische tonnage bezitten.

Gedurende den oorlog verloor dit land 661 schepen met een gezamenlijken inhoud van 2.350.000 ton; het restant bedroeg 2.484.000 ton. Sedertdien verwierf Noorwegen 200.000 ton aan scheepsruimte, welke door Zweedsche werven was gebouwd en 350.000 ton aan Amerikaansche en Britsche schepen, zoodat het totaal van de vloot op 1 December 2.900.000 bedroeg.

Het volgende staatje geeft een duidelijk overzicht van het aanbouwprogramma

Voor-oorlogische tonnage 4.834.000
Huidige tonnage 2.900.000
In aanbouw:

Zweden	850.000
Engeland	292.000
Nederland	45.000
Italië	26.000
Denemarken	95.000 1.308.000

Aankoop van de U.S.A. 590.000

4.798.000 4.834.000

Zonder de surplustonnage uit Amerika (waarvan nog niet geheel bekend is welk soort schepen dit zullen zijn) en niet medegerekend ± 600.000 ton aan oude schepen, welke vermoedelijk voor 1950 uit de vaart genomen zullen worden, beschikt Noorwegen dan over 2.600.000 ton aan motorschepen en 1.160.000 aan stoomschepen.

Dit land is dus hard op weg om haar oude positie weder in te nemen.

(The Motorship Dec. 1946)

K. P. M.-Nieuws

— Onze Directeur de Heer R. Pronk, is vergezeld van Mevrouw Pronk op 1 Maart per s.s. „Tjitjalangka” van Tandjong Priok vertrokken voor een reis van ongeveer één maand langs de Chinakust.

— Bij Beschikking van den Luitenant Gouverneur-Generaal is een Departement van Scheepvaart ingesteld, dat in de plaats treedt van den vroegeren Dienst van Scheepvaart. Zooals bekend, is de Heer B. S. van Deijnse, oud-Directeur onzer Maatschappij, tot Directeur van dit nieuwe Departement benoemd.

— Onze Buitenlandsche Lijnen beginnen zich danig te „roeren”, want de opzet voor de komende zes maanden getuigt van voortvarendheid en vasten wil, zich niet op zij te laten dringen. Zoo lezen wij in een rondschrĳven van onze Afd. B. L. aan de Agenten, dat er al een vrij groote regelmaat gegarandeerd kan worden. De „Ruys” (reis No. 4) is volgens opzet op 4 Maart van Hongkong vertrokken naar Shanghai. De reisroute zal er vandaar als volgt uitzien: Hongkong — Penang — Singapore — Batavia — Mauritius — Durban — Kaapstad — Buenos Aires — Montevideo — Santos — Rio de Janeiro en terug. Bij voldoende ladingaanbod zullen ook nog worden aangedaan: Manila — Saigon — Bangkok — Bandon — Straitshavens — Reunion — Beira en havens tusschen Durban en Kaapstad. Op de thuisreis zal worden aangedaan: Kaapstad — Durban — Singapore — Hongkong met als eindpunt Shanghai. Wanneer voldoende lading voor of Zanzibar — Mombasa — Mauritius — Batavia en Penang kan worden verkregen, zullen deze plaatsen op de uitreis eveneens worden aangelopen. Het is niet te verwonderen dat een dergelijke rondreis ongeveer 6 maanden in beslag zal nemen.

Voorloopig wordt iedere maand een afvaart gegeven van Shanghai. De „Ruys” opent deze maand met de vierde reis, de „Tjipondok” geeft de April afvaart, de „Tegelberg” zal in Mei vertrekken en de „Straat Soenda” en „Straat Malakka” resp. in Juni en Juli. Misschien liggen er wel eens 5 of 6 weken tusschen twee afvaarten, doch er kan alvast gezegd worden dat iedere maand een schip op deze lijn vertrekt.

Met de lading en passagiers van de „Ruys” gaat alles naar wensch en zooals het er nu uitziet, zal dit schip vol vertrekken. Wij hopen dat dit bestendig zal blijven.

— De „Nieuw-Holland” wacht nog steeds tot de vorstperiode in Nederland is afgelopen en zal ± een week nadat de dooi is ingetreden, naar Indië vertrekken.

— Binnen enkele maanden zal vermoedelijk ook de „Maetsuycker” naar Nederland vertrekken voor een korte reparatie en ombouwbeurt.

— De „Van Heutsz” zal in Hongkong repareeren.

— Uit de Philippijnen is bericht ontvangen dat bij Balabak een „Ma”-bootje is teruggevonden, dat in een nog te bergen toestand verkeert. Onderhandelingen zijn gaande het schip te laten lichten door een firma uit Manila.

— Nu de los- en laadsnelheden in de Molukken geleidelijk aan verbeteren, is bij den nieuwen lijnopzet gestreefd naar betere en snellere verbindingen van en naar Makassar. Door de bereikte kortere omlooptijden wordt niet alleen een grooter kwantum copra en andere producten op deze plaats aangevoerd, doch tevens kunnen de op de eilanden benodigde consumptiegoederen sneller den weg naar hun bestemming volgen.

Voor het eerst sedert den oorlog is Halmahera in de dienstregeling opgenomen, en verder niet alleen enkele belangrijke havens, doch vrijwel alle plaatsen welke door de vroegere lijnen 30 en 31 werden aangelopen.

Een andere belangrijke verbetering is, dat Ambon nu meer intensief wordt aangedaan en langzamerhand weer bezig is om het oude centrum van weleer te worden.

— Uit Japan is bericht ontvangen, dat de „Reael” over eenigen tijd zoover gereed is, dat de reis naar Ned. Indië ondernomen kan worden. Aangezien voor het overbrengen van het schip naar Indië geen Japansche bemanning beschikbaar gesteld kan worden, zal een complete crew van hieruit naar Japan worden gezonden; deze zal reizen met de „Tjibadak” van medio April. Door de voedsel- en huizenschaarschte in Japan zullen zij hun eigen proviand moeten medenemen en rechtstreeks van de „Tjibadak naar de „Reael” moeten overstappen.

— De vorige maal berichtten wij, dat het Oostervaarwater nabij Soerabaia weder voor de scheepvaart is opengesteld. Het is ons een genoegen thans mede te deelen, dat de 2de Stuurman K.P.M. J. Houtman, die momenteel onder dienst is bij de K.M. als Luitenant ter zee der 2e klasse K.M.R., de loodin-

gen daartoe heeft verricht en de beba-
kening heeft geplaatst. Alle hulde!

— Bij het verlaten van de haven van Tandjong Priok op Zondag 9 Februari, moesten de drie hoofdmotoren van het m.s. „Tegelberg” gestopt worden door het wegvallen van den oliedruk. Aangezien dit juist in den havenmond geschiedde, was het schip niet meer bestuurbaar en liep het in het wrak van de havenversperring. Niettegenstaande een lekke voorpiek, kon het schip na onderzoek een Certificaat van Zeewaardigheid worden uitgereikt, zoodat het op Maandag 10 Februari de reis naar Japan kon voortzetten.

— Op 22 Januari maakte het m.s. „Bentenan” een zeer geslaagden proeftocht; het tweede schip de „Betana” deed zulks op 24 en 25 Januari. Door strenge vorst werden de schepen (medio Februari) in de haven van Delfzijl opgehouden. Ware dit niet het geval geweest — zoo schrijft ons een zeer geïnteresseerd lezer uit Nederland — dan waren deze scheepjes alsmede de „Taboelan” en de „Tapatoean”, reeds op weg geweest naar Nederlandsch-Indië. De vier scheepjes zullen worden uitgebracht door de Gezagvoerders Bottema, Uilenberg, van Meerten en Koppen.

EEN AFSCHEID.

Toen ik kortgeleden officieel bericht kreeg van de Directie der K.P.M. te Amsterdam, dat ik na mijn verlof, dat 10 Febr. 1947 eindigt, niet meer in aanmerking kom voor terugzending naar Indië, doch dat mij 31 Mei 1947 eervol ontslag zal worden verleend onder toekenning van pensioen, verzoek ik U beleefd het volgende in Uw blad te willen plaatsen:

Nu ik voor goed in Holland blijf, kan ik mij nog niet goed indenken, dat mijn loopbaan bij de K.P.M. nu voorgoed beëindigd is, daar mijn gezagvoerdersloopbaan zoo plotseling wreed werd afgebroken door het tot zinken brengen van de oude, trouwe „Van Overstraten” door vijandige duikbootactie in den Indischen Oceaan op 22 Januari 1942. Eenige maanden later volgde interneering te Batavia, Bandoeng en daarna op het eiland Poeloe-Damar (nabij Singapore), totdat half Aug. 1945 met de capitulatie van Japan een einde aan dien ellendigen tijd kwam.

Nu ben ik sedert 12 Maart j.l. in Holland en denk ik met genoegen terug aan de 24 jaar, die ik voor den oorlog in de Pacific, varende heb doorgebracht. Wat zijn die jaren omgevlogen, het lijkt mij nog zoo kort geleden, dat ik in Juni 1918 als 4e Stuurman op de toen nog bijna nieuwe „Roggeveen” werd ge-

Diesel

versus

Stoom

In de maand November 1946 heeft in San Francisco een groot congres plaats gehad van leidende figuren in de scheepvaart en scheepsbouw en van machinefabrieken. Het doel ervan was de Amerikaansche scheepvaartmensen te interesseeren in dieselveertstuwing.

Natuurlijk hebben de voorstanders van Diesel zich danig geweerd en zijn er vele redevoeringen gehouden, welke er alle op neer kwamen, dat de Diesel-machine de meest ideale voortstuwing voor schepen is. Hieronder laten wij enkele gegevens volgen, welke wij ontleenden aan de December-aflevering van de „Pacific Marine Review”.

De Heer R. H. Morse van de machinefabriek Fairbanks, Morse & Co., haalde in zijn rede aan, dat in Europa, tusschen 1930 en 1939, 80% van alle kustvaartuigen op het vasteland met motoren werden uitgerust, tegen 50% in Engeland. Sedert den oorlog zijn

deze getallen gestegen tot 90% en 80%. De reden, dat het overigens zoo conservatieve Engeland zulk een sprong omhoog gemaakt heeft, ligt in het feit, dat het gemiddelde verbruik van de coasters gerekend kan worden op 4,3 ton dieselolie per dag (kosten £ 22.10.0) tegen 17 ton kolen, hetgeen den eigenaar ruim £ 51.0.0. kost. Een oliestokend stoomschip van dezelfde grootte zou 8,5 ton olie verbruiken, hetgeen op £ 37.0.0. zou komen.

„Amerika is ten achter op dit gebied,” jammerde Mr. Morse. „Wij hebben momenteel 20.000 ton aan motorschepen in aanbouw tegen 380.000 ton aan stoomschepen, m.a.w. 5% van de tonnenmaat van ons aanbouw-programma wordt met motoren voortbewogen. Onze concurrenten bouwen ruim 4.000.000 ton aan motorschepen tegen 1.826.000 ton aan stoomschepen. Vergelijk die cijfers maar eens: Amerika 90% stoom

plaatst en het voorrecht had mooie lange reizen te maken op Japan en Australië.

Een aangename periode was onder meer die van 22 maanden als 2e Stuurman a/b ss. „Barentsz”, dat de Tomi-nibocht bevoer onder commando van den sympathieken Gezagvoerder P. Knechtmans. Verder heb ik als 1e Stuurman de aangenaamste herinneringen aan het m.s. „van Heutsz”, waarop ik gedurende 2½ jaar de China-lijn bevoer onder Kapitein J. Groothoff en speciaal wil ik noemen mijn scheepsvriend de toen 2e Werktuigkundige P. J. Ruiter (thans HWTK van dat mooie schip).

Gedurende de 8 jaar, die ik als Gezagvoerder voer, denk ik nog vaak aan den begintijd op de kleine schepen, de „Manipi” en de „Singapore”, met standplaats Medan, daarbij veel thuis en het aangename gevoel te hebben zelfstandig te zijn, doch ook de zorgen te hebben van het dragen van verantwoording over schip, passagiers en lading.

Over het algemeen kon ik goed opschieten, zowel met het wal- als scheepspersoneel, waarmee ik had samen te werken. Ik spreek gaarne een woord van dank uit voor de medewerking, die ik steeds heb mogen onder vinden.

Vele bekenden, waarmee ik heb samengewerkt aan den wal en op diverse schepen, die nog en weder aan het werk

zijn, roep ik een hartelijk afscheid toe.

Onze huidige Directie, die nu voor een bijna onmenselijke taak staat de ontredderde Maatschappij weder in goede banen te leiden, wensch ik veel succes toe... Lang leve de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij!

Ook wil ik niet nalaten mij even te wenden tot Dr. de Priester, die naar ik vernam zich nu in Holland heeft gevestigd. „Wij zullen nooit vergeten wat U in den bezettingstijd voor het personeel heeft gedaan, steeds trok U per fiets er op uit, wanneer Uw hulp werd ingeroepen, indien men niet op Uw overdruk spreekuur komen kon. Het ga U goed in alle opzichten, nogmaals hartelijken dank”.

Tot slot U, redactie, bedankt voor de verleende plaatsruimte en mijn beste wenschen voor een voorspoedige „UITLAAT”.

— D. DE ROOS.

Door onverklaarbare oorzaken heeft het origineel van dezen brief, welke op 16 November was geschreven, de Redactie niet bereikt. Kapitein de Roos zond ons copie daarvan op 20 Januari 1947, doch daar „De Uitlaat” van 4 Februari reeds geheel was opgemaakt, moest zijn bijdrage blijven liggen tot dit nummer.

Wij wenschen kapitein de Roos een gezond en langdurig pensioen toe.

— de Redactie

en 5% motor, tegen de rest van de wereld 32% stoom en 68% motor. Wel een bedroevend verschijnsel.”

Toch heeft Amerika wel eenige ervaring op dit gebied en beschikt dit land over mooie vergelijkende gegevens. Uit de archieven van de U.S. Maritime Commission worden de uitkomsten van de C-1-A en C-1-B schepen tegenover elkaar gezet. Hieruit blijkt, dat het motorschip (de C-1-A) een barrel olie (= ruim 160 liter) gemiddeld verbruikt voor iedere 3,18 mijl en dat de uiterste grenzen liggen tusschen 2,7 en 3,56 — een verschil van 24%.

Bij de stoomschepen liggen de maxima en minima veel verder uit elkaar, nl. bij 1,26 en 2,07 — oftewel 40%. Niet alleen zijn de dieselschepen dus zuiniger geweest, maar ook liggen de uitersten dichter bij elkaar, hetgeen nogal verwonderlijk is, omdat Amerika over heel weinig diesel-getraind personeel beschikt.

De reden dat Amerika niet gaarne overgaat tot dieselveertstuwing, ligt in het feit (zoo zegt Mr. Morse), dat de gemiddelde scheepsbouwer meer ervaring heeft met stoommachines en veel hogere prijzen berekent voor het bouwen van een dieselschip, omdat „er wel eens tegenslagen kunnen komen.” Maar voor die tegenslagen zijn ook de ontwerpers, bouwers, technisch personeel en de verzekeringsmaatschappijen bang en daarom laat men het liever maar bij het oude. Toch zijn er vele redenen om wel op dieselveertstuwing over te gaan. Immers de eigenaren klagen dat de kosten om een schip te laten varen, enorm hoog zijn geworden, maar dat de brandstof er niet veel toe doet. De kosten van de brandstof zijn nog minder dan 10% van de totale uitgaven.

„Waarom”, vraagt Mr. Morse zich nu af, „zouden wij nu niet probeeren de algemeene kosten zooveel mogelijk te drukken door een groote besparing op de brandstof, m.a.w. een diesel-machine te nemen?” Hij denkt echter, dat men in algemeenen zin niet veel daarvoor zal voelen.

Een andere gedelegeerde zette uiteen, dat nauwkeurige proeven waren genomen met twee identieke schepen; het eene een motorschip, het andere een stoomschip. Over vier rondreizen, welke ieder 15.000 mijlen lang waren, liet het motorschip per rondreis een gunstiger resultaat zien. Per reis was het motorschip bijna \$ 4.000.— goedkooper in brandstofverbruik, nog niet meegerekend de mindere kosten aan bemanningen. Maar ook deze afgevaardigde betwijfelde het, of Amerika wel tot dieselveertstuwing zou overgaan.

Scheepvaartnieuws

(Ontleend aan *The Motorship Dec.* 1946)

Uit Amerika.

In Amerika zijn momenteel opgelegd 200 tankers ieder met een deadweight van 16.600 ton en een snelheid van 15 à 16 mijl. Reeders zijn niet bepaald „happig” op deze schepen, daar zij 0.8 lb per AsPK/u consumeeren of ruim tweemaal zooveel als een modern motorschip.

Om deze redenen worden in Europa momenteel aangebouwd 7 tankers van meer dan 20.000 deadweight en 14 mijl welke alle door motoren worden voortbewogen.

Uit Engeland.

Ook in Engeland is men niet tevreden over de snelheid waarmee het aanbouwprogramma wordt uitgevoerd. Gedurende de eerste 9 maanden van 1946 werd een tonnenmaat van 185.000 ton aan de handelsvloot toegevoegd, maar hiermede is men nog steeds 3½ miljoen ton ten achter bij het tonnage op het tijdstip van het uitbreken van den oorlog. Sedert de overgave van Duitschland werd 927.000 ton gebouwd en afgeleverd.

Men rekent thans dat 25% meer tijd noodig is om een schip te bouwen dan voor den oorlog en als voornaamste oorzaak wordt opgegeven, dat een grondige reparatie van andere schepen den nieuwbouw belemmert. Het is dan ook geen wonder, dat vele reeders verlangend uitkijken naar den aankoop van Amerikaansch tonnage. Tot dusverre voeren 300 U. S. schepen onder Britsche vlag (Lend Lease), doch nu het Congres in Washington „het einde van den oorlog” heeft geproclameerd, moeten deze binnen 6 maanden worden teruggeleverd. En omdat nieuwe tonnage eerst over 3 à 4 jaar beschikbaar komt, probeert men momenteel uit alle macht om nog 100 Amerikaansche schepen over te nemen. De C-schepen hebben reeds een bestemming, zoodat Engeland zich tevreden zal moeten stellen met Victory's, Liberties en-groote turbo-electrisch-voortgestuwde tankers.

De tanker situatie geeft een opwekkender beeld. Men is slechts 305.000 ton ten achter bij September 1939, maar er zijn orders voor 500.000 ton. Binnen 't jaar hoopt men de tankervloot weer op peil te hebben.

De Britsche scheepsbouwers vinden dit niet prettig, daar zij een lange periode van weinig werk voorzien: immers, zelfs de Amerikaansche schepen zullen 20 à 25 jaar mee moeten.

DE WERELD-

KOOPVAARDIJVLOOT

VERGELIJKING MET DE VOOR-OORLOGSCHE TONNAGE-CIJFERS

De United States Maritime Commission heeft een statistiek gepubliceerd van de vaarklare wereld-koopvaardijvloot (schepen van 1000 ton en meer) op 30 Juni 1946, in vergelijking met den toestand van 1 September 1939.

De volgende tabel geeft tevens de nationaliteit van deze stoom- en motorschepen aan. Niet vermeld zijn speciale types als Kanaal-schepen, ijsbrekers, kabelschepen, de vaartuigen op de Groote Meren, enz.

	1 September 1939		30 Juni 1946	
	Aantal	Tonnen dw.	Aantal	Tonnen dw.
Vereenigde Staten	1379	11.681.700	4861	50.389.300
Britsche Rijk	3319	24.053.700	3159	24.009.600
Argentinië	45	267.700	64	430.000
België	72	494.000	46	341.600
Brazilië	122	541.600	136	669.700
Bulgarije	8	29.700	—	—
Chili	50	180.900	46	196.800
China	100	276.000	73	344.300
Columbia	—	—	2	11.100
Costa Rica	—	—	1	1.500
Cuba	12	21.700	8	14.400
Danzig	4	7.400	—	—
Denemarken	379	1.575.800	208	952.600
Dom. Republiek	1	2.200	—	—
Duitschland	854	5.177.100	242	1.160.100
Ecuador	—	—	1	1.300
Egypte	23	128.000	7	29.100
Estland	94	274.400	13	30.900
Finland	232	826.000	125	372.000
Frankrijk	555	2.998.800	262	1.612.800
Griekenland	436	2.791.000	146	1.006.200
Groenland	—	—	1	900
Honduras	27	90.500	34	167.900
Hongarije	6	39.900	1	1.500
Ierland	—	—	13	52.300
Italië	667	3.910.800	123	691.700
Japan	1180	7.145.400	327	1.432.100
Joegoslavië	98	604.000	26	176.500
Letland	73	325.600	18	73.400
Litthauen	3	6.800	—	—
Mexico	10	31.600	17	118.800
Nederland	537	3.424.600	291	2.035.800
Nicaragua	2	4.200	1	1.600
Noorwegen	1072	6.931.200	607	4.477.000
Palestina	2	7.000	5	14.300
Panama	130	1.105.600	164	1.329.000
Peru	7	31.100	10	46.200
Philippijnen	33	105.200	17	65.000
Polen	31	101.200	28	128.200
Portugal	54	263.200	66	364.000
Roemenië	25	129.000	6	18.400
Spanje	217	1.051.700	257	1.253.100
Thailand	2	2.000	1	1.000
Turkije	67	223.800	58	192.000
Uruguay	5	14.300	3	18.900
U. S. S. R.	354	1.597.900	488	2.626.700
Venezuela	27	93.200	28	97.500
IJsland	—	—	5	7.900
Zweden	484	2.033.100	443	2.204.000
Zwitserland	—	—	7	50.900
Totaal	12.798	80.600.000	12.445	99.219.900

Luctor et Emergo

in de Kalimati.

Toen in de laatste „Uitlaat” het stukje „Medewerking” onder mijn oogen kwam, dacht ik: „Wel, de suggesties van den Heer St. lijken mij niet gek en ik zal probeeren om als insider van de Kali Mati eenige voorvallen op papier te zetten.”

Om niet taai te worden, zal worden getracht zoo weinig mogelijk technisch te zijn, zoodat ook niet-technisch geschoolden het kunnen verwerken, en gaat hier als eerste bijdrage:

Onze Ijsfabriek.

Na de capitulatie werd deze fabriek door ons in een betreurenswaardigen toestand teruggevonden. Alle vries- en koelkamers waren vervuild en gedeeltelijk vernield, terwijl de koelserpentijnen er schots en scheef bij hingen en dik onder de roest zaten. Over de machines zullen wij maar zwijgen; de onderdeelen kon men overal vinden behalve op de plaats waar zij behoorden. Door een van onze oud-Hwtk.'s, thans met pensioen, werd na maanden hard werken de zaak weer op pooten gezet en toen die vertrokken was, heeft een andere Hwtk., die bestemming wach-tend was, het werk overgenomen en het bedrijf in werking gesteld. Vóórdat de Surveydienst kon rapporteeren, dat het bedrijf in orde was, werden door den C. D. de kamers reeds volge-dragen, wel een bewijs, hoe dringend deze vries- en koelkamers noodig wa-ren. Vleesch, visch en andere lekkere bullen moesten in de kamers worden opgeslagen en toen ook de ijsfabrikatie

begon, konden de schepen, die geen vriesinstallatie aan boord hadden, weer hun versehe proviand hiervan betrekken en hadden ook weer hun koud glaasje bier, als er tenminste bier be-schikbaar was.

Tot zoover ging alles naar wensch, tot op een kwaden middag de machine-drijver met de jobstijding kwam aan-dragen, dat het geheele bedrijf was uit-gevallen. De bedrijfsleiding en hoofd-baas der electriche werkplaats renden naar de fabriek en men vond al gauw uit, dat niet alleen de aandrijfmotor, maar ook de grondkabel was uitgeblazen. Deze grondkabel, die eenige honderden meters lang is, loopt van de Kali Mati naar de ijsfabriek en ligt on-geveer een meter onder den grond. Door gemis aan meetinstrumenten was het niet mogelijk om de juiste plaats van de breuk te bepalen en kon dit slechts bij benadering geschieden. Het zou dagen kunnen duren vóór men het defect gevonden had en zoolang willen vleesch en visch niet wachten om voor de consumptie geschikt te blijven. U zult begrijpen, lezers, dat de situatie al-le behalve aangenaam was. Hier waren niet alleen tonnen geld, maar ook de proviandeering van de schepen mee ge-moeid. Toen het geval dan ook aan het Hoofdkantoor gerapporteerd werd, viel de Chef van den C. D. prompt van zijn stoel en kon alleen bijgebracht worden door een verklaring van den Chef T. D., dat alles op tijd in orde zou komen, ook al vanwege een optimistisch tele-foongesprek met de menschen in de

Kali Mati. Tot overmaat van ramp bleken de vrieskamers bij Jenne vol te zit-ten en kon er dus niets gespuid worden.

Ondertusschen kraakten in Priok de hersenen van verscheidene menschen om een uitweg te vinden, totdat op een ge-geven oogenblik bij een der menschen een geheele gasfabriek opging. De Jap-pen hadden namelijk gedurende de be-zetting ergens op het terrein een trans-formatorhuis gebouwd, waar zij stroom leverden aan hun zware machines, die zij daar hadden geplaatst. Dit transfor-matorhuis was echter sinds de capitula-tie niet meer in gebruik (niemand wist dus, of deze zaak nog intact was) en is thans in het bezit van de Indone-siërs. Deze instantie moest dus worden ingeschakeld en werd telefonisch aan de heeren gevraagd, of men ons kon helpen en het duurde niet lang, of zij waren op het terrein aanwezig.

Toen alles werd uitgelegd, hadden zij geen bezwaar om te helpen en zou de hoogspanning van 12000 Volts wor-den ingeschakeld. Met spanning werd het inschakelen afgewacht en duimde een ieder, dat de toevoerleiding van de centrale naar het transformatorhuis in orde zou zijn en dat de transformator niet met een hevig gesis en een groote vlam den geest zou geven. Alles liep goed af, en er gebeurde niets. De toevoerka-bel van de transformator naar de ijs-fabriek werd nu zoo vlug mogelijk aan-gelegd.

Het was intusschen laat geworden en noodgedwongen moest 's nachts wor-den doorgewerkt. De reserve-aandrijf-motor werd bedrijfsklaar gemaakt en den stroom ingeschakeld. De teleurstel-ling was wel zeer groot, toen de motor geen neiging vertoonde om ook maar een halven slag te draaien. De trans-formator scheen dus toch niet geheel in orde te zijn en men constateerde, dat op twee leidingen slechts stroom stond en dit moest op drie leidingen het ge-val zijn. Om diverse redenen was het niet raadzaam iets aan de transforma-tor zelf te doen. Goede raad was ook hier duur en werd na lang beraad be-sloten om te trachten een provisorische bovenleiding van de Kali Mati naar de ijsfabriek aan te leggen. Hiervoor was echter zeer veel 3-aderigen dikken ka-bel noodig en die was er nu eenmaal niet. Wel was er een leiding van de Kali Mati naar de zagerij halverwege en kon die leiding als eerste étappe gebruikt worden. Hierdoor kon dus de zagerij niet meer werken, maar wat het zwaarst

In de nevenstaande cijfers zijn ook de Amerikaansche regeerings-koopvaardij-schepen begrepen, die onder de hieronder genoemde vlaggen varen. (Deze schepen vallen buiten het hierboven genoemde totaal voor de Vereenigde Staten.)

	Aantal	Tonnen dw.
Britsche Rijk	341	2.842.200
België	7	74.900
Brazilië	1	4.400
Chili	4	32.600
China	11	118.000
Frankrijk	13	139.400
Griekenland	14	150.500
Honduras	2	10.200
Japan	1	5.400
Nederland	6	42.300
Noorwegen	23	280.400
Panama	3	23.700
Polen	5	21.500
U. S. S. R.	95	936.000
Totaal.....	526	4.681.500

(„Schip en Werf”)

was, moest het zwaarst wegen. Het was intusschen nogal gaan regenen, hetgeen het werken ook al niet bevorderde. In het donker moesten alle magazijnen en werkplaatsen afgezocht worden om een geschikt stuk kabel te vinden en men had na veel geloop een stuk gevonden, dat er wel een beetje bij kwam en waarmee het maar zou worden geprobeerd.

Nadat alles aangekoppeld was — dit is vlugger geschreven dan gedaan — werd de stroom ingeschakeld. Alles wat loopen wilde, de aandrijfmotor van de ijsfabriek echter niet. Het spanningsverlies in de dunnere leiding bleek zóó groot te zijn, dat de motor hierop niet wilde aanloopen. Er zijn toen eenige woorden gevallen, die wij in een zichzelf respecteerend blad als „De Uitlaat” maar niet zullen weergeven. Men gaf echter den moed niet op en zette de tanden extra op elkaar. Na overleg werd thans gezamenlijk de transformator zelf aangevallen. Het is geen aangenaam gevoel, als men moet werken op een afstand van één meter waar een hoogspanning van 12000 Volts is, al zit er ook een dun steenen muurtje tusschen. De olie in de transformator werd afgetapt en het deksel gelicht.

Toen begon men geluk te krijgen. De transformator was inwendig geheel in orde en hield alles op een los contact. Dit was gauw verholpen en de transformator werd zoo vlug mogelijk in elkaar gezet, waarna de stroom werd ingeschakeld. Vol verwachting zette men den aandrijfmotor bij en deze begon te

Onze Jubilarissen 1922 — 1947			
13 Maart			
Hoofdkl. 1e kl.	U. Lombach	Bandjermasin	
15 Maart			
Hoofd Employé	K. Jansen	Holland	
Hoofdwerktuigkundige	E. Nauta	„Fort Amsterdam”	
	J. de Wolf	Holland	
21 Maart			
Ass. Pakhuismeester	E. Hetharia	Makasser	
31 Maart			
Ladingklerk	H. Huwaë	„Van Spilbergen”	
6 April			
Ladingklerk	J. Tamaela	„Janssens”	
15 April			
Hoofd Employé	U. M. de Jong	Holland	
21 April			
Gezagvoerders	M. Kouw	Australië	
	J. C. L. Boosman	Holland	
	G. v. Broekhuisen	Holland	

draaien alsof er niets gebeurd was. De ontspanning bij de menschen, die den geheelen nacht gewerkt hadden, moet wel groot geweest zijn. Nadat de machines bijgezet waren en alles in orde bleek, was de ellende van den nacht zonder eten of drinken dan ook weer gauw vergeten. Toen den volgenden morgen deze goede tijding bekend werd, was het vooral voor den Chef van den

Civielen Dienst een goede dag. De kostbare inhoud in de vries- en koelkamers was gered en kon, wat nog meer woog, de proviandeering der schepen zonder stagnatie doorgaan.

Dit is een van de voorvallen in de Kali Mati na de capitulatie en indien hiervoor interesse bestaat, zijn er nog meerdere te vertellen. (Gaarne! — Red.) — Insider.

Studie in Nederland.

Uit een Amsterdambrief, gericht aan onze Directie in Nederlandsch-Indië, bleek dat men thans hard aan de studie is. In totaal zijn er 38 werktuigkundigen en 14 stuurlieden, die zich voor het examen ter verkrijging van den hoo-geren rang voorbereiden.

De omstandigheden werken momenteel niet mede, doch de Directie in Amsterdam heeft kans gezien om met de medewerking van onze leeraren Beekman, Boorsma en Posthumus bij de studie zoodanig behulpzaam te zijn, dat van een alleszins bevredigende oplossing gesproken kan worden. Wij kunnen hierover het volgende mededeelen:

Waar cursusbezoek, zooals te Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen mogelijk was, wordt daarvan natuurlijk gebruik gemaakt. In het Noorden, Oosten en Zuiden van Nederland is cursusbezoek uitgesloten en zijn derhalve de daar wonende verlofgangers, voor zoover het de opleiding der hoogere Machinistenexamens betreft, gedwongen zich door middel van privaattlessen ge-

durende eenige uren per week en verder door het uitwerken van opgaven thuis, voor een hooger diploma voor te bereiden.

De Directie in Amsterdam is erin geslaagd om op enkele plaatsen in ons land een studie-gelegenheid te scheppen, welke wij hieronder laten volgen:

Amsterdam:			
Kweekschool voor			
Machinisten	10	K.P.M. kandidaten.	
Utrecht:			
Privaattlessen bij			
Hr. Mertens	7	„	„
Vlissingen:			
De Ruyter school	2	„	„
Groningen:			
Privaattlessen bij			
Hr. v.d. Zee	5	„	„
Rotterdam:			
Machinisten cursus	6	„	„
Zelfstudie	5	„	„
Schriftel. cursus.			
PBNA, Arnhem.	3	„	„
Totaal	38	K.P.M.-kandidaten.	

Met den Heer van der Zee is over-engekomen, dat de Heer Boorsma t.z.t. in de gelegenheid gesteld zal worden om zijn leerlingen te ontmoeten, zoodat hij zich een oordeel kan vormen over de vorderingen. Tevens ligt het in de bedoeling om ook voor de andere opleidingen een dergelijke regeling te treffen. Onze leeraren zullen dus op deze wijze min of meer als gecommitteerden optreden, zoodat zij advies kunnen uitbrengen voor wat betreft het voortzetten van de studie en het voort- helpen der studeerenden.

Indien ten behoeve der studie reis- kosten gemaakt worden, dan zullen deze, evenals de kosten van de privaattlessen, voor rekening van de Maatschap- pij komen; normaal cursusbezoek komt voor eigen rekening.

Moeilijkheden wat betreft de studie- gelegenheid voor de stuurlieden is nog niet voorgekomen. Er waren begin Fe- bruari negen studeerenden voor den 1en rang en 5 voor den 2den rang; tien hiervan bezoeken de herhalingscursus aan de Zeevaartschool te Amsterdam, terwijl er 4 in den Haag/Scheveningen studeerende zijn.

Zeurpieten.

Als reactie op den oproep „alle hens aan dek” een woordje over zeurpieten. De oproep zal misschien voor velen bevreemdend geweest zijn, want wij hebben het afgelopen jaar ons toch blauw gewerkt en we stoomen nog steeds overbelast door. Inderdaad, deze oproep is ook niet bedoeld om U nóg harder te laten werken, maar om al Uw energie te concentreren op het werk aan dek, op het varen van het schip. Om dus wat niet direct verband houdt met het goed laten functionneeren van het Paketvaart-apparaat voorloopig opzij te zetten en dit pas voor den dag te halen, als alles ingereden is en er aan de franje wat meer aandacht besteed kan worden.

Door de abnormale omstandigheden worden van alle diensten bovennormale prestaties geëischt en nu zou ik Uw aandacht en hulp willen vragen voor een onderdeelje, de afdeling Cm II, de afdeling waar alle financiële personeelsbelangen worden geadministreerd. U herinnert zich die afdeling van vroeger nog, achter en naast de kas, waar men U in een oogenblikje kon vertellen hoe groot Uw pensioen zou zijn, hoeveel spaarfonds inclusief rente U op dat moment al had, wanneer de rente op Uw giroboekje was uitbetaald, tot hoeveel U nog deposito mocht bijstorten, wanneer de laatste premie levensverzekering was uitbetaald, hoe het met Uw delegatie stond, enz. enz. Dat was „af”, mooie kaarten, registers. En al dat moois is verdwenen, ook het grootste deel van de mensen die dat opgebouwd hadden. Maar we zijn al bijna 1 jaar bezig om dit weer op te bouwen en er is al weer heel wat klaar. Het is echter door de ingewikkelde berekeningen heel wat moeilijker dan vroeger. Ik geef het U te doen, de afrekening op te maken, van b.v. een 2en stuurman, die als wnd. 1e geïnterneerd is, na de bevrijding 6 mnd. aan den wal heeft gewerkt, waarvan 2 bij de Niso, intusschen is aangesteld als 1e, daarna 3 mnd. is gaan varen, een paar weken in Australië met verlof is geweest en van daar met verlof naar Holland gaat. Daar gaat heel wat tijd inzitten, maar we schieten op. De delegaties zijn weer geregeld, levensverzekeringspremies ook de achterstallige zijn bij, velen hebben al afrekening van salaris en gage, pensioenen en onderstanden zijn weer vastgelegd, aan de oude giro- en deposito saldi wordt gewerkt, kortom er zit schot in.

Maar, en hier kom ik tot het hoofd van dit artikel, we worden

lastig gevallen door *zeurpieten*. Deze menschen nemen niet de moeite de circulaires en mededeelingen behoorlijk te lezen en ze schrijven maar klakkeloos naar Cm II. Ze beseffen niet hoeveel last ze ons veroorzaken. Ik laat daarom de meest voorkomende vragen hieronder volgen, met de antwoorden en hoop dat men ons dan wat minder lastig valt.

Premies levensverzekering. Er is toch medegedeeld dat de Maatschappij de achterstallige premie voor haar rekening neemt! Neen, meneer, in de betreffende circulaire is bekend gemaakt, dat een vergoeding gegeven zal worden die de menschen in staat probeert te stellen weer op peil te komen. Uit deze vergoeding kunnen o.a. de achterstallige premies betaald worden en de Maatschappij helpt U om reeds nu deze premie voor U te betalen als voorschot op Uw straks te verrekenen compensatiegoed.

Rente achterstallige premies. Het is toch mijn schuld niet dat ik niet kon betalen? Inderdaad, meneer, en het is ook niet de schuld van de K. P. M. Schrijft U over zulke dingen maar aan de Levensverzekering Mij. Maar als U even doordenkt, schrijft U niet, omdat U als *deelnemer* van Uw Levensverzekering Mij. toch moet begrijpen, dat om weer in het bezit te komen van een *volwaardige* polis, de over de oorlogsperiode gederfde inkomsten door de *deelnemers* zullen moeten gesuppleerd worden. Maar ik (meneer B) heb trouw aan het Nederl. Gouvernement elke maand mijn premie betaald en het is mijn zaak niet, dat dit Gouvernement dit niet op tijd heeft afgedragen. Accoord, meneer, het is ook niet onze zaak. A propos, die 40% koerswinst op de stortingen, van de menschen, die „buiten” hebben gevaren dat is toch meegenomen. Of is dit ook een Gouvernementszaak?

Delegaties. Ik heb al die oorlogsjaren trouw mijn delegatie in vreemde valuta doorbetaald. Dat is toch een paar duizend pond. En nu mijn gezin uit Australië naar Holland gaat, heb ik toch zeker wel recht op een paar honderd pond om mijn vrouw en kinderen in de kleeren te steken en het een en ander voor Holland aan te schaffen. Meneer, wij voelen met U mee, maar U is aan het verkeerde adres. Alle delegatiestortingen zijn afgedragen aan de Stichting Week- en Maandbrieven, Singel 126, Amsterdam. Het Gouvernement geeft, indien Uw gezin in Australië woont,

als uiterste *faveur* U in Australië Uw verlotssalaris in Austr. ponden (max. Niwoe-basis) en voor verrekening van Uw gestorte delegaties kunt U in Nederland terecht. Denkt U er om, Nederland heeft zijn buitenlandsche deviezen hard nodig!

Afrekeningen. Het lijkt mij toch alleszins redelijk, dat ik nu eindelijk eens een afrekening krijg over mijn inkomsten vanaf 15 Aug. '45 en over de oorlogsperiode. Ik heb het geld hard nodig en ook van de periode vóór den oorlog heb ik nog vorderingen enz. enz. (gecombineerd met vragen over vergoeding verloren uitrusting, tegoeden van overleden familieleden, temin berekend voedinggeld van 21 Jan. tot 12 Febr. '42 wegens b.w., enz.) Meneer, we kunnen U helaas nog geen definitieve afrekening geven, omdat we nog niet over volledige gegevens beschikken. En al had U die afrekening, dan nog kunnen wij U nog niet over het U toekomende laten beschikken, want zooals U bekend bestaat er nog steeds monetaire restrictie. Maar U kunt ons behulpzaam zijn. Zendt U ons Uw volledige gegevens. Waar is U beginnen te werken, welke inkomsten hebt U genoten, geeft ons een afrekening van Uw inkomsten bij Marine en Leger, zendt Uw gageboekje ter inzage.

Hier hebt U een résumé van de meest voorkomende vragen, ingediend in verschillende combinaties en veelal opgesmukt met allerlei huiselijke bijzonderheden — te vlugge groei van de kinderen, de jongens kunnen toch niet eeuwig in shorts blijven loopen, tante heeft in oorlogstijd zooveel voor ons gedaan en we hebben dus moreele verplichtingen, enz. En op al deze vragen kan men zelf het antwoord vinden in onze mededeelingen!

Menschen, we doen een beroep op U. Voordat U Uw hart bij ons uitstort, probeert eerst zelf het antwoord te vinden. De C-emmer is ellendig vol en als er te veel „zeurpieten-druipsel” bij komt, gaan we morsen. En U wilt toch een nette afrekening hebben, nietwaar?

— N. HARTVELT.

Voor U omslaat..

Heeft U al wat klaar voor het nieuwe boek „De K.P.M. in Oorlogstijd”, waar Ir. Bakker aan bezig is?

Heeft U al foto's uitgezocht, herinneringen opgeschreven?

Voor bijzonderheden zie „De Uitlaat” no. 26 en 38 van den eersten jaargang.

à propos...

Ik heb mij wel eens afgevraagd, of het in werkelijkheid mogelijk was, dat, zooals strijk en zet in de bios op het witte doek te zien is, het direct na een donderslag gaat stroomen van den regen. Volgens mijn ervaring gaan er altijd een paar minuten overheen, voordat je na verschrikkelijk gedonder moet gaan schuilen. Maar ziet, 't kàn inderdaad gebeuren, zooals ik een dezer'dagen ervoer.

Was nl. voor m'n wekelijksch kletspraatje (voor 't „ketak") Redactie-waarts getogen en verkeerde in de allerbeste luim, mij verheugend weer eens over koetjes en kalfjes te kunnen keuvelen ter verrijking der kennis. Edoch — bij mijn einddoel gekomen, openbaarden zich de in de eerste alinea omschreven natuurverschijnselen:

-a Redactie-bureau opgedoekt (de donderslag);

-b „De Uitlaat" wordt een maandblad..... (de koude douche).

Vermoedelijk zal elders in deze aflevering de treurmare sub b afgedrukt staan (de Redactie vertelde mij, dat no. 4 „ergens in Maart" zou verschijnen), zoodat ik aan 't waarom maar geen woorden meer zal wijden.

't Is jammer — erg jammer. Heb er, ondanks 't gemis aan gezelligheid in het vroegere redactiehok — nu zit Wytema in een localiteit met allerlei andere lieden, en bij Kroese, boven bij Secretarie, kun je ook niet rustig zitten, want daar krijg je een complete dubbele longontsteking vanwege den tocht — uitvoerig met beide redacteurs over zittingen boomen. W. was behoudend: Uitlaat 2 × per maand volgens hem ideaal te noemen. K. wou terug naar een weekblad: „Frappez, frappez toujours!" zaid'ie, „dat houdt het interesse er in."

vdH kankert niet graag, want dat wordt tegenwoordig al zooveel gedaan, maar als 't moet, laat ik wel eens wat los. En daarom wil ik dit hier zeggen: „'t Is onze eigen schuld." Een volk krijgt de regeering welke het verdient. Een variant van dit gezegde zou op „de Uitlaat" van toepassing gebracht kunnen worden. Wij hebben „de Uitlaat" gekregen die wij verdienen: een maandblad. Het gros onder ons heeft geen poot uitgestoken om iets voor ons blad te plegen; je hoorde alleen maar kritiek en slechts heel sporadisch een goedkeurend iets. Maakte me onlangs nog witheet, toen iemand smaalde op het feit, dat er in „de Uitlaat" artikelen voorkwamen, overgenomen uit andere bladen, zooals „De Blauwe Wimpel", „want daar was-ie zelf op geabon-

neerd". Op mijn vraag, hoeveel kolommen hij al voor onze courant had geschreven, had hij plotsloos erge haast.

Nogmaals: 't is jammer. Vooral nu — zooals de Redactie mij mededeelde — de belangstelling wat stijgende is (misschien wel als gevolg van het uitnemende stukje van St. in het vorige nummer — man naar m'n hart, die meneer St.!). Enfin, we kunnen slechts hopen, dat we spoedig weer zullen „terugschakelen" tot tweewekelijks, ja, misschien wel wekelijks (van dit laatste is vdH óók een voorstander, alhoewel 't naar alle waarschijnlijkheid een „chateau en Espagne" zal blijven).

Voor den schrijver van dit rubriekje beteekent dit per slot, dat hij z'n gemoed nu maar ééns in de maand kan luchten. En al die aantekeningen en notities, zoo op alle uren van den dag gemaakt en waarover een en ander te verkondigen valt, hebben al heel wat velletjes vol gemaakt. Er gebeurt zóoveel tegenwoordig — als je daar allemaal over zou schrijven, zouden boekdeelen gevuld kunnen worden! Edoch — korthed is thans geboden en dat brengt me meteen op het chapitre: brieven schrijven.

Er zijn lieden, die brieven kunnen schrijven en ook, die die kunst niet in aanzienlijke mate machtig zijn. En bij die eerste categorie bevinden zich personen, die hun talenten niet onder een korenmaat zetten. U kent ze wel: over allerlei pietluttigheden vreeselijk uitweiden en met veel omhaal het kwestietje behandelen. Vooral in dezen tijd zou het voor een ieder zeer goed uitkomen, indien men kort en zakelijk is, of kort maar krachtig, als deze uitdrukking beter is. Maar daar hapert nog wel het een en ander aan. Je moet tegenwoordig allerlei would-be „jachtverhalen" doorworstelen, dof, plat geschreven, misschien wel feilloos nederlandsch, maar zonder kleur, zonder Jack London-romantiek (zie m'n vorig à propos).

Ik herinner me een brief, die een Australische scheepvaartagent mij liet zien, welke hij van zijn Directie had gekregen. 't Ging over een kwestie, waarvoor de Agent een voorloopige regeling had getroffen en zijn superieuren om een beslissing had gevraagd. Het antwoord luidde: „Your letter dd....., I agree".

Een pen-enthousiast had ongetwijfeld zooiets gedicht als: „Wij kwamen in het bezit van Uw schrijven ddo. No. inzake en waarin U ons mededeelde, dat U als voorloopige regeling heeft getroffen, dat en

deelen U hierbij mede, dat wij met de door U getroffen, hierboven omschreven voorzieningen gaarne accoord gaan."

En dit is nog erg summier, want vele van dergelijke lieden zullen nog meer gezwets kunnen produceeren.

Slechts eenmaal in mijn loopbaan ben ik zelf genoodzaakt geweest een lang epistel in elkaar te draaien; 't was een bevel van hoogerhand en ik heb me met genoeg van m'n taak gekwet. 't Kwam zoo: Reeds geruimen tijd was een nogal lastige handelsrelatie — overigens een doodgoeie kerel, maar erg zwaar op de hand — aan het zeuren geweest over de een of andere claimkwestie. 't Werd langzamerhand vervelend en op een dag kwam de oppas met het bericht: „Toeàn Agen minta datang".

Ik naar binnen. De agent schoof me een bundel correspondentie toe.

„Van der H., weet je iets van deze zaak af?"

Ik knikte.

„Deze man wordt vervelend. Schrijf hen een zéér langen brief, zoo lang als je kunt; misschien houdt hij dan op met z'n gezanik."

Ik af en begon te schrijven, te pen-nen, dat de vellen er af vlogen. 't Resultaat was een verhaal van zeventien dichtgetypte vellen. Als je ongeveer midden in den brief was, wist je niet meer waar ik 't over had en moest je weer terug slaan. Allerlei interessante stellingen werden er in verkondigd, zoo in den geest van „een lantaarnpaal is ook van ijzer."

De Agent vroeg me: „Snap je d'r zelf iets van?"

Ik schudde het hoofd, hij teekende. We hebben nooit meer iets over de zaak gehoord!

Je ziet, als je de krant en de tijdschriften leest, toch een hoop rareiteiten.

Zoo prees ergens een meneer zijn bureau aan (als ik mij goed herinner „Signatura" genaamd), waar men ten behoeve van de aankomende jeugd passende handteekeningen ontwerpt. Het bureau is eenig in Nederland, en dat geloof ik graag!

Voorts dacht ik een oogenblik, dat Spijker in Singaradja zijn Agentschap sterk aan het uitbreiden was, want ergens anders stond een levensgrootte advertentie: „Balie-employé's gevraagd." Gelukkig laat onze taal nog een duidelijk onderscheid zien tusschen baliekluivers en kluivende Baliërs.

En nu we 't toch over „oddities" hebben: in „Mededeeling No. 14/47 voor Agenten" staat nog een juweeltje; over „scheiding tusschen tafel en bed....." heeft men 't daar. Enfin, Nederlandsch is moeilijk, en vdH ontveinst

zich niet, dat er ook aan zijn letteren nog wel het een en ander zal ontbreken en dat 't niet geheel volgens De Vries en Te Winkel, Terpstra, Marchant, etc. etc. is. Want wát ik tegenwoordig schrijf, weet ik niet meer, je kunt er ook geen wijs meer uit worden. Er schijnt een super-de-luxe, hypermoderne, allernieuwste schrijfwijze per 1 Mei a.s. ingevoerd te worden. Die moet gebaseerd zijn op „De Vries en Te Winkel, de „niet zoo — maar zo” van Marchant zit er in, ook een ietsje, naar 't schijnt, van „de i.p.v. den” van Terpstra, dus wat 't moet worden? Toch wel prettig, als je zoo iets uitvindt. Wie weet — de hemel behoeft hen daarvoor! — moeten Uw spruiten t.z.t. nog de „Spelling Van der Hummes” schrijven-

Tot slot nog een goed bericht: vernam uit goede bron, dat de Directie een rondschrijven heeft gezonden aan alle Agenten, teneinde een inzicht te verkrijgen hoe men thans op de buitenposten behuist is, en naar welke huishoudelijke artikelen (zooals servies, linnengoed) nog groote behoefte is en welke plaatselijk niet, of alleen tegen zeer hooge prijzen verkrijgbaar zijn, en om de mogelijkheid onder oogen te zien in hoeverre van KPM-zijde hiermede geholpen zou kunnen worden.

Het deed me goed, dit te hooren. Er wordt dus ook aan den buitenman gedacht en daar ontbrak het vóór den oorlog wel eens aan. Gelukkig zijn die tijden voorbij, deze enquête getuigt daarvan. Het zij hier dan ook met eere vermeld!

— van der Hummes.

De „TITANIC” en een nieuwe reddingboot.

In April 1912 spoedde de „Titanic” zich door den Atlantischen Oceaan van Queenstown naar New York op haar trotsche eerste reis.

Het grootste schip ter wereld, een 46000-tonner met een groot aantal waterdichte schotten; het was de „Queen Elizabeth” van die dagen.

Toen het schip het dok verliet, schreef één der dokwerkers op een deur van een hut: „God Himself couldn't sink this ship.”

In de buurt van Kaap Race, Newfoundland, kwam de „Titanic” in botsing met een ijsberg, die den bodem van het schip open spleet. De „Titanic” zonk en 1500 menschenlevens gingen verloren. Het reddingsschip „Carpathia” pikte slechts 700 menschen op.

In Engeland waren de menschen verslagen door de verhalen over de schreeuwende mannen, die vrouwen onder de voet hadden geloopt om in de reddingbooten te kunnen komen, en over de reddingbooten die in den Oceaan verdwenen.

Het onderzoek naar het zinken van dit schip gaf de Engelsche Board of Trade aanleiding nieuwe reglementen vast te stellen omtrent het aantal reddingbooten, dat Britsche schepen aan boord moeten hebben.

Harry Gaskin, een Londensche schooljongen, kon de ramp van de „Titanic” maar niet vergeten. Terwijl de menschen nog steeds spraken over het orkest, dat „Nearer my God to Thee” speelde, begon hij melkblikjes aan elkaar te soldeeren. Hij probeerde

een model te maken van een onzinkbare reddingboot.

Gedurende al deze jaren heeft hij geëxperimenteerd met 124 verschillende modellen, en hij denkt, dat dit jaar zijn droom werkelijkheid zal worden. Hij heeft thans een boot gebouwd, 45 voet lang en 10 voet breed, eigenlijk bestaande uit twee booten met de bodems aan elkaar vastgemaakt.

Gaskin beweert, dat de boot onzinkbaar is, welke kant ook boven ligt, omdat de lucht onder de boot haar drijvende zal houden. Zijn boot biedt plaats aan 80 personen, heeft een dieselmotor die werkt, onverschillig in welken stand de boot zich ook bevindt, een radio en bergruimte voor voedsel en water voldoende voor zes maanden.

Gaskin zal 11 Mei a.s. zijn boot aan boord plaatsen van een schip, dat van Southampton naar Amerika vertrekt. In den Atlantischen Oceaan zal hij de boot overboord laten zetten. Hij en een kleine bemanning zullen dan trachten de resteerende 2000 mijlen naar New York te varen. Gaskin verwacht 21 dagen daarvoor noodig te hebben. Hij zal middels zijn radio dagelijks zijn positie aan het vasteland opgeven.

Menigeen, belust op avontuur, heeft gevraagd om plaatsing in de bemanning. Hij heeft hen allen afgewezen met de sombere woorden: „Dit is geen plezierreisje.”

(Vrij vertaald uit „Fact” 22/12/46).

Noot van den vertaler: Het zou wel interessant zijn te weten, hoeveel deze boot, compleet uitgerust voor zes maanden, weegt.

— v. W.

Duitsche scheepsbouwplannen.

Vlak achter de zegevierende Geallieerde legers bevond zich — toen deze Duitschland binnentrokken — een Amerikaansche Commissie ter bestudeering van den scheepsbouw in dat land. Commodore Henry A. Schade U. S. N. heeft hierover een rapport uitgebracht, waaruit wij het volgende aanhalen:

In 1939 lagen plannen gereed voor den bouw van een formidabel schip, dat speciaal ontworpen was om geallieerde convoien aan te vallen en te vernietigen. Gelukkig is er nooit iets van gekomen omdat men toen reeds over onvoldoende materialen beschikte.

De „Slagkruiser O” zou 32.000 ton wvpl meten en een snelheid hebben van 33,2 mijl. De bewapening zou bestaan uit 6 kns van 38 cm, zes van 15, 8 van 12 cm, een onbekend aantal kleiner geschut, torpedolanceer-inrichtingen en vier vliegtuigen.

Als voortstuwings-installatie was op de middenschroef een turbine ontworpen, op de beide zijschroeven dieselmotoren, welke laatste het schip een snelheid konden geven van 25 mijl p/u. Een andere merkwaardigheid was de drie roeren welke ieder 10 meter (het schip is ruim 33 m breed) uit elkaar stonden.

Voor de slagvloot hadden de Duitschers een „Slagschip H” ontworpen van 57.000 ton wvpl en meer dan 300 meter lang. Dit schip zou uitsluitend door diesel-machines worden voortbewogen en wel met een max. snelheid van 30 mijl p/u. Met ± 20 mijl zou de actieradius 16.000 mijl bedragen.

Ook de bewapening zou formidabel worden en wel: 8 kns van 40 cm, 12 kns van 15 cm, 16 van 10 cm, alles ondergebracht in dubbeltorens. De hoofd-bepantsering zou 30 cm dik zijn. Bouwtijd 4 à 4½ jaar, doch in 1940 heeft men

het werk aan deze kolossen moeten staken, nadat al 1200 ton staal op de heling stond en 3600 ton gereed lag om aangebracht te worden.

Feitelijk hadden wij het woord kolos moeten bewaren voor de H 41, een schip van 76.000 ton wvpl en twee dubbele bodems boven elkaar. De voortstuwing zou bestaan uit 1 turbine en 2 motoren met een totaal aantal pk van ± 200.000 , welke het schip een snelheid van 30 mijl p/u garandeerden. Beide zijmotoren zouden het schip een snelheid geven van 22 mijl p/u. en ruim 20.000 mijlen actieradius met 19 mijl p/u.

Nog zijn wij niet uitgepraat, want in 1942 kwam het project gereed van een superkolos van 1000 voet lengte, 98.000 ton, 32,2 mijl snelheid, 280.000 pk en vier-schroeven waarvan de twee buitenschroeven werden aangedreven door motoren en de andere door turbines. De bewapening van deze H 43 was gelijk aan die van de H 42 en H 41. Een jaar later kwam een gewijzigde H 43



De „Bentenán” op zijn proeftocht. Zes van deze scheepjes liggen thans gereed voor vertrek naar Indië

Foto: Noord-Ned. Persfotobureau „Folkers”.

van de teekenplank van 1082 voet lang, 120.000 ton, 31 mijl en 8 kns van 50 cm als hoofdbewapening.

Het summum van den super-kolos werd in 1944 ontworpen en als het niet de Duitschers waren geweest die het plan hadden gemaakt, zouden wij het nooit geloofd hebben. Hier volgen de fantastische gegevens. Lengte 1132 voet, diepgang 70 voet, breedte 169 voet, snelheid 30.1 mijl p/u. en wvpl. 141.500 ton!

Laten wij ons gelukkig prijzen dat de monsters als bovenomschreven nooit zijn gebouwd, want deze hadden onze vitale scheepvaartlijnen danig kunnen bedreigen en heel wat schade kunnen toebrengen.

In den bouw van motortorpedo-booten hebben de Duitschers wonderen verricht. De beroemde S-boot (Schnellboot) van 118 voet had twee 20-cylinders dubbelwerkende 4 tact Benz dieselmotoren, welke het scheepje 43 mijl snelheid gaven. Andere motoren werden ook gebruikt, zooals 11 cylinders MAN motoren, 20 cyl. Daimlers enz. De tweetact heeft het moeten afleggen.

Merkwaardig was het dat deze booten van hout waren vervaardigd, de bin-

nenhuid van 12 mm wit cederhout en broken.

de buitenhuid van mahonie, waartussen een paar lagen geprepareerde mousseline was verwerkt. Ook gebruik-

te men veel eikenhout en lichtmetalen bij de constructie.

Deze booten hebben voor het einde van den oorlog nog dienst gedaan, echter niet in grooten getale.

Bladvulling

SERVICE.

De Agent woont in het Hotel en na het tukje op een mooien, zomerschen Zondagmiddag wrijft hij zijn oogen uit en vraagt zich af, of er misschien telegrammen zijn.

Agent neemt telefoon van den haak en na lang wachten krijgt hij het wisselbord in het hotel.

Wisselbord assistente: „Ja, 'neer.”

Agent: „Juffrouw, zijn er misschien telegrammen voor de Paketvaart?”

Stilte, daarna wat lawaai in de telefoon en een andere stem: „Centrale”.

Agent: „Nee, juffrouw ik heb de Centrale niet noodig.”

Hangt telefoon weer op den haak en na 5 minuten komt het bekende tinteltje, waarmede de verbinding is ver-

Agent neemt telefoon weer van den haak.

Wisselbord assistente: „Ja, 'neer.”

Agent: „Juffrouw, nu moet U eens goed luisteren. Ik wil de centrale niet hebben, maar alleen weten of er telegrammen zijn afgeleverd voor de Paketvaart en als die er zijn, wilt U die dan, zooals gewoonlijk, naar mijn kamer sturen?”

Wisselbord assistente: „Ja, 'neer.”

Na verloop van eenigen tijd komt een jongen aangelopen en overhandigt den Agent..... de locale telefoongids.

Neen, lezer, maakt U zich niet ongerust, er waren dien Zondagmiddag inderdaad geen telegrammen.

Het is jammer dat de Agent zoojuist een hem passend paviljoen heeft gevonden, doch wij hopen, dat zijn serie wordt voortgezet met als aanhef: „De Agent woont in een paviljoentje, en...”
— Red.